



Die Elbvertiefung – eine unendliche Geschichte

Am 13.1.2015 erreichte das aktuell größte Frachtschiff der Welt, die „CSCL Globe“ aus Südkorea, auf seiner Jungfernfahrt den Hamburger Hafen. Es ist knapp 400 Meter lang, 58,6 Meter breit, hat einen Konstruktionstiefgang von 16 Metern und kann 19.100 Container transportieren. Die Zeitungen brachten Artikel voller Superlative.

Seitdem sind mehrere noch größere Schiffe fertig gestellt worden und haben der „CSCL Globe“ schon wieder den Rang abgelassen.

Die Elbvertiefung – eine unendliche Geschichte

Am 13.1.2015 erreichte das aktuell größte Frachtschiff der Welt, die „CSCL Globe“ aus Südkorea, auf seiner Jungfernfahrt den Hamburger Hafen. Es ist knapp 400 Meter lang, 58,6 Meter breit, hat einen Konstruktionstiefgang von 16 Metern und kann 19.100 Container transportieren. Die Zeitungen brachten Artikel voller Superlative.

Seitdem sind mehrere noch größere Schiffe fertig gestellt worden und haben der „CSCL Globe“ schon wieder den Rang abgelassen.

Es ist lange her, sehr lange, dass die Elbe bis zu ihrer Mündung als ein flacher, verästelter Fluss, gesäumt von Schilf und Auwäldern, durch kaum berührte Marschlandschaften dahinzog – malerisch, aber auch launisch. Reist man flussaufwärts bis nach Dresden, hat man wahrscheinlich am ehesten eine Vorstellung von der ursprünglichen Elbe, wie sie auch auf der Höhe Hamburgs aussah, bevor sie als breites Ästuar in die Nordsee mündet.

Gebaggert wird schon seit Jahrhunderten

Bereits seit dem 13. Jahrhundert führte Hamburg durch Umleitungen, Abdeichungen und Durchstiche der Nordelbe mehr Wasser zu und baute damit seinen Hafen und zugleich seine wirtschaftliche Vormachtstellung innerhalb der Hanse aus.

Schon seit dem 15. Jahrhundert baggerte man im Hafen, um den Schiffsverkehr zu gewährleisten. Zwischen 1850 und 1863 und dann noch einmal bis 1897 wurde das Fahrwasser durch Baggern und Bühnenbau von drei bis vier auf sechs Meter vertieft.

Die erste Elbvertiefung des 20. Jahrhunderts fand im Jahre 1909/10 statt; man erreichte eine Tiefe von 7,50 m SKN (unter Seekartennull).

Seitdem hat es – mit ständig verbesserten technischen Möglichkeiten – sechs weitere Elbvertiefungen gegeben: 1922, 1953, ab 1964, 1974 bis 1978, 1998 bis 1999. Seitdem ist die Fahrrinne 12,90 m SKN oder 16,80 m NN tief und können Containerschiffe die Elbe

tideunabhängig bis zum Hamburger Hafen mit einem Süßwassertiefgang von 12,80 m bei einer Breite von 32,30 m befahren, Massengutschiffe bis zu einer Breite von 45 m.

Schon seit dem Jahr 2000 – die vorige Elbvertiefung war gerade abgeschlossen – wird von den jeweiligen Mehrheiten im Hamburger Senat eine neunte Elbvertiefung angestrebt. 2006 beantragte Hamburg das Planfeststellungsverfahren. Trotz verkürzter Auslegungsfrist der Planunterlagen erhoben über 7.200 Menschen, Verbände und Kommunen Einwendungen oder unterschrieben gegen das Vorhaben, das sich „Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe für 14,50 m tiefgehende Containerschiffe“ nennt. 2010 lagen die aktuellen Pläne in den betroffenen Städten und Gemeinden Schleswig-Holsteins und Niedersachsens und in Hamburg aus. 2011 gab die Europäische Kommission eine Stellungnahme nach der FFH-Richtlinie ab: Sie erteilte ihr Plazet für den Elbe-Ausbau, definierte aber strenge Auflagen.

Auswirkungen auf die Natur

Denn alle diese Eingriffe seit über hundert Jahren sind nicht ohne Auswirkungen auf die Beschaffenheit der Ufer, auf Tier- und Pflanzenwelt geblieben. So sieht das Bundesamt für Naturschutz den Schierlings-Wasserfenchel als vom Aussterben bedroht, der als prioritäre Art eingestuft wird und nur im Gebiet der Tide-Elbe vorkommt. Naturschützer befürchten, dass die kleine unscheinbare Pflanze dem immer größeren Tidenhub nicht standhalten wird.

Durch den Wellenschlag werden auch Uferzonen massiv angefressen. Die Hamburger Umweltbehörde hat bei einer Überprüfung festgestellt, dass der Insel Neßsand wahrscheinlich in den letzten zwölf Jahren schon 30 Meter Ufersaum abhanden gekommen sind. Auch die wenigen verbliebenen Fischer ziehen immer weniger Zander und Meerforellen aus dem Fluss. Der wird ja nicht nur alle paar Jahre vertieft: Im Rahmen der „Unterhaltsbaggerung“ sind die Saugbagger ständig unter-

wegs – für 100 Millionen Euro pro Jahr. Sie ziehen mit dem Schlick die Fische ein – auch bedrohte Arten wie die Finte – und „schreddern“ sie. Im Sommer fällt zudem der Sauerstoffgehalt in der Elbe schon jetzt zu tief; es entstehen Sauerstofflöcher – die Fische ersticken.

Das alles halten Umweltverbände für nicht mehr vertretbar. Im Jahr 2012 reichten deshalb der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), der Naturschutzbund (NABU), die Städte Cuxhaven und Otterndorf, verschiedene Jagd- und Deichverbände, Fischer sowie einige Privatpersonen und Gewerbetreibende Klage beim Bundesverwaltungsgericht in Leipzig ein. Die Richter verfügten einen Baustopp, bis die Planer bewiesen haben, dass sich der Zustand der Elbe durch die 9. Vertiefung nicht weiter verschlechtert. Sie baten wiederum den Europäischen Gerichtshof um die Auslegung einer EU-Wasser-Rahmenrichtlinie. Der EuGH urteilte, dass diese Richtlinie der weiteren Ausbaggerung von Elbe und Weser entgegenstehe – lässt aber zugleich Ausnahmen zu, wenn ein übergeordnetes Interesse daran besteht, die Flüsse zu vertiefen. „Die Quadratur des Flusses“, titelte die Frankfurter Rundschau dazu.

Um die Verträglichkeit der Maßnahmen zu beweisen, schickte 2015 die Bundesbehörde für Wasserstraßen und Schifffahrt Botaniker in die bedrohten Regionen, etwa die Haseldorfer Marsch. Sie untersuchen das Vorkommen von Sauergras, Sumpfvergissmeinnicht und anderen Arten, die auf der „Roten Liste“ stehen. Vom Schierlings-Wasserfenchel fanden sie nur noch sechs Exemplare rund um die Unterelbe, davon nur eine Pflanze in Schleswig-Holstein.

Die Hamburger Hafenverwaltung HPA schickte auf die gleiche Fläche sechs Monate lang einen Ornithologen. Der hat Beutelmeisen, Schilfrohrsänger, Wiesenpieper,



Wird immer seltener in der Elbe gefangen: Zander



Saugbagger in Wartestellung, (Foto: Lorenz)

Schafstelze und Feldlerche beobachtet. Sie alle brüten am Boden oder bodennah und brauchen feuchtes Grünland - aber höher auflaufendes Wasser würden alle diese Arten nicht überleben. Ebenso wie die Rohrweihen, die ihr Nest im Schilf ganz nah am Wasser bauen.



Sumpfvergissmeinnicht

Verfüllung der Medem-Rinne – Gefahr für die letzte Seeschwalbenkolonie

Eher durch einen Zufall ist eine weitere Bedrohung aufgefallen. Hamburg plant bei dieser neuerlichen Vertiefung nicht nur die Ausbaggerung, sondern die Verfüllung zweier Rinnen mitten im

Mündungstrichter der Elbe: eine im Watt am Neufelder Sand, die andere ist die Medem-Rinne am Neufelder Koog. Beide Rinnen, durch die bisher Ebbe und Flut laufen, sollen „Unterwasserablagerungsflächen“ werden. Vor allem die Medem-Rinne soll auf zwei Kilometer mit zwölf Millionen Kubikmetern Baggergut aufgefüllt und dann noch mit Steinen beschwert werden. Durch diesen Teilverschluss hoffen die Planer, den Anstieg des Tidenhubs auf fünf Zentimeter zu begrenzen – ihr Hauptargument für die ökologische Unbedenklichkeit.



Wiesenpieper

Direkt gegenüber liegt jedoch der Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer. Hier untersucht der Vogelkundler Dr. Markus Risch gerade in einem Artenschutzprojekt – ganz unabhängig von den Elbvertiefungsplänen – den letzten Lebensraum der Flussseeschwalben, von denen es hier noch 2000 Paare gibt, und der noch selteneren Lachseeschwalben: ganze 36 Paare leben hier. Diese Vögel brauchen flache Priele zum Jagen der Stinte, ihrer fast ausschließlichen Nahrung. Lachseeschwalben können sogar nur im Schutz der Flussseeschwalben überleben. Ein Filmteam des NDR hat für seine Reportage „Elbvertiefung: Was riskieren wir?“, die am 23.11.2015 ausgestrahlt wurde, einen Professor von der Hamburger Universität, Veit



Lachseeschwalbe:
Vorkommen an der Elbe wurde erst 2015 durch NDR
Recherchen öffentlich bekannt.

Hennig, begleitet. Der Ökologe hat herausgefunden, dass allein durch den Reichtum an Stinten die Flussseeschwalben und erst recht die Lachseeschwalben hier – und nur hier – bisher überleben konnten.

Die Nationalparkbeamten haben erst durch den Professor erfahren, welche Gefahr dieser Seeschwalbenkolonie durch die Verfüllung der Medem-Rinne droht. Bisher finden sich 42 Fischarten in der Unterelbe. Der ganze Elb-Nebenarm würde zusedimentiert, der Nahrungsraum würde verschlickt, die Vogelarten könnten nicht ausweichen.

Seit den 90ern ist die Kolonie aber bekannt – auch den Hamburger Behörden! Und doch hat die Bundesanstalt für Wasserbau sie im Planfeststellungsverfahren nicht untersucht.

Politik: Je näher dran, desto klarer dagegen

Die Hamburger Wirtschaftsbehörde hofft auf einen Anstieg der hafenabhängigen Arbeitsplätze auf 168.000 durch die Maßnahme und fürchtet einen Rückgang auf 120.000 ohne die Elbvertiefung. Die nächste „Fahrrinnenanpassung“ wird von den Hamburger Grünen, die seit 2015 mit der SPD den Senat bilden, im Koalitionsvertrag mit unterstützt – sofern die Gerichte sie zulassen. Auch 2008 schluckten sie die Kröte für die Regierung mit der CDU, brachten aber wenigstens den Dissens darüber im Koalitionsvertrag unter. Vorher hatten sie stets klare Kante gezeigt: Seit den neunziger Jahren hatten die norddeutschen Grünen zusammen mit den Umweltverbänden mit der „Green Port Campaign“ konstruktive Vorschläge zur Lösung des Problems entwickelt: Die deutschen, besser noch die mitteleuropäischen Seehäfen sollten kooperieren; große Frachter sollten am besten in Rotterdam entladen und Feederschiffe die für Deutschland bestimmten Container u. a. nach Hamburg weitertransportieren. Gleichzeitig könnte der Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven besser als bisher ausgelastet werden. Doch obwohl inzwischen Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein rot-grün regiert werden, ist ein Ende der Vertiefungs-Spirale nicht in Sicht.

Die Cuxhavener und Otterndorfer fühlen sich konkret bedroht durch die angedachte Variante des „Linienbauwerks“ am Medemgrund, denn sie glauben, dass es den Flussquerschnitt einengen und den Flutstrom beschleunigen würde. Die höheren Wellen würden Deiche angreifen und Strände und Uferbefestigungen erodieren lassen. Die Duhner beobachten schon jetzt in ihrem Watt vermehrte Schlickablagerungen. Der Hamburger Hafenschlick landet zu einem Teil bei der Tonne E 3 in der Deutschen Bucht, etwa 50 km vor Cuxhaven. Bis kurz vor Helgoland fahren die Saugbagger. Angeblich machen sie das nur vorübergehend und als Ausnahme: Es wurden nach Menge begrenzte Verträge zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein geschlossen und immer wieder erneuert, wenn es bei den Schlickmengen im Hafen eng wurde. Daher fordern Betroffene seit Jahren neue Lösungen für die Schlick-Verbringung.

Aber auch die Deiche sind in Gefahr. Wasserbauingenieur Walter Rademacher, Mitglied im Bündnis gegen Elbvertiefung, hat erhebliche Absackungen ganzer Deichabschnitte im Altenbrucher Bogen beobachtet: Er geht davon aus, dass eine Schiffswelle die riesige Delle verursacht hat. Die Otterndorfer, die nur zwei Meter überm Meeresspiegel leben, spüren jede große Welle in ihren Häusern, weil die sich über die wassergetränkte unterirdische Sandschicht unter dem Deich hindurch kilometerweit fortpflanzt. Und die Stadtväter und -müt-

ter fürchten eine Verschlechterung der Badewasserqualität und Nachteile für den Tourismusstandort.

Eine entsprechende Stellungnahme haben die Bürgermeister Cuxhavens und Otterndorfs und der Landrat des Landkreises 2015 an die Landesregierungen Hamburgs und Schleswig-Holsteins geschickt. Der Cuxhavener CDU-Politiker Enak Ferlemann, immerhin parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, unterstützt als Ratsmitglied in Cuxhaven diese Haltung.

Die Kooperation im Cuxhavener Stadtrat forderte im Sommer in einem Dringlichkeitsantrag: „Im Koalitionsvertrag in Hamburg sind eine Ästuarpartnerschaft und vertragliche Sedimentmanagementpläne zumindest benannt. Cuxhaven erwartet von Hamburg und den beteiligten Ländern, die vereinbarten Lösungen und die Naturschutzmaßnahmen jetzt umgehend zu beginnen, damit von weiteren Verlängerungen immer neuer Ausnahmeregelungen abgesehen werden kann.“



Protestaktion des regionalen Bündnisses gegen Elbvertiefung (Foto privat)

Stellungnahme von Bernd Jothe, Fraktionsvorsitzender der Grünen im Rat der Stadt Cuxhaven aus dem Sommergespräch 2015 (Auszug, redaktionell bearbeitet)

Und sie baggern und baggern und wollen noch tiefer baggern...

Seit vielen Jahren haben wir Grünen in der Stadt Cuxhaven die Elbvertiefung kritisch begleitet. Wir haben in Cuxhaven gemeinsam mit Georg Ramm (damals BUND) die Initiative ergriffen, das Regionale Bündnis gegen Elbvertiefung zu initiieren. Dort hat sich auch Rudolf Zimmermann aktiv für die Grünen eingebracht. Ausgangspunkt war die Überzeugung, dass hier nur parteiübergreifendes Engagement ernst genommen wird. Aber auch in der Politik in der Stadt Cuxhaven haben wir gemeinsam mit unseren Kooperationspartnern klare "Kante" gezeigt, was sich dann in den entsprechenden Beschlüssen der Ratsgremien gegen eine erneute Elbvertiefung widerspiegelt. Alles läuft ja nun auf die gerichtlichen Entscheidungen hinaus.

Frage: Warum erarbeiten die rot-grün geführten Länder in Niedersachsen, Hamburg und Schleswig-Holstein keine gemeinsame politische Lösung in der Beantwortung der Frage: Elbvertiefung ja oder nein oder weniger tief mit Auflagen?



Für mich zeigt sich, dass das Instrumentarium und die Durchführung derartiger Planfeststellungsverfahren dringend überdacht werden müssen. Bei diesen komplexen Verfahren müssen alle Beteiligten und zu Beteiligten in einer Art und Weise berücksichtigt werden, dass ein echter Abwägungsprozess bereits während des Verfahrens stattfinden kann/muss, damit die unterschiedlichen rechtlichen, ökologischen/ökonomischen, politischen und juristischen Aspekte berücksichtigt werden können, um dann eine gesamtgesellschaftliche "Verträglichkeit" für die unterschiedlichen Interessenlagen herzustellen. Das Ergebnis könnte dann im Rahmen des Planungsprozesses bereits zum Ja oder Nein führen, überlässt aber nicht den Gerichten die Entscheidung. Die Interpretation der rechtlichen Entscheidung des EUGH zeigt doch schon, dass sich fast alle - mehr oder weniger - als "Sieger" fühlen. Mal sehen was Leipzig sagt, wie Umweltschutz/Ökologie und Schifffahrt zusammen gebracht werden können.

Die von Rot-Grün geführten Länder mit ihren Mehrheiten müssen endlich die politische Initiative ergreifen, um eine politische Lösung zu finden. Sie wirken sonst in dieser Frage handlungsunfähig.

Frage: Wie sieht es mit den Alternativen aus – ist „Green Port campaign“ weiter angesagt?

Für uns Grüne in Niedersachsen, den Grünen in Bremen und den Grünen (damals GAL) in Hamburg gab es 1996 eine "Green Port campaign" mit den Schwesternparteien in Antwerpen und Rotterdam, um Hafenkooperationen voran zu treiben. Ziel der der damals formulierten Hafenpolitik sollte eine europäische Hafenpolitik sein. Das hat auch heute noch seine Bedeutung. Statt einer Elbvertiefung ist eine regionale/überregionale Kooperation der Häfen an der Unterweser und Unterelbe sowie dem Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven gefordert. Wir sind von unseren Zielen einer europäischen "Green Port campaign" weit entfernt.

Weitere Argumente gegen den geplanten Fahrrinnen-Ausbau:

Versalzung:

Die Elbe hat ein tidebeeinflusstes Mündungs-Ästuar. Bei Cuxhaven haben wir vorwiegend Salzwasser, in Hamburg vorwiegend Süßwasser, der Mischungsbereich ist die Brackwasserzone. Bei weiterem Ausbau drückt das Salzwasser immer weiter Richtung Hamburg und erreicht auch das Obstanbaugebiet Altes Land. Hier brauchen die Landwirte das Elbwasser für die Beregnung bzw. die Frostberegnung. Ist die Elbe zu salzig, müssen sie Süßwasserspeicher anlegen, was

erhebliche Kosten bedeutet. Außerdem schädigt die Versalzung an der Elbe Tiere und Pflanzen, die auf Brackwasserzonen am Fluss als Lebensraum angewiesen sind, bestimmte Arten wandern ab oder sterben aus.

Hochwasserschutz & Deiche:

Es gibt statistische Belege und eine Studie des WWF darüber, dass die Differenzen zwischen Hoch- und Niedrigwasser (Tidehub) von Cuxhaven Richtung Hamburg in den letzten Jahrzehnten auch infolge von Ausbaumaßnahmen der Fahrrinne immer größer wurden und die Tidewelle heute um rund 45 Minuten schneller nach Hamburg hineinfließt. (1960 brauchte die Flut rund 4 Std. 15 Minuten, heute 3 Std. 30 Minuten für diese Strecke) In Cuxhaven ist seit 1940 der mittlere Tidehub von ca. 2,60 m auf 3,10 m gestiegen, in Hamburg sogar von 2,30 m auf heute etwa 3,70 m. Die mittleren Sturmflutwasserstände steigen ebenfalls an, der Druck und Strömungskraft des Wassers gegen Ufer und Deiche erhöhen sich. Der Klimawandel könnte in den nächsten Jahren zusätzliche Erhöhungen bringen. Im Bereich Cuxhaven-Altenbruch befindet sich der Deich nahe des Prallhanges zum Elbfahrwasser, die Gefährdung ist hier besonders hoch, es wurden bereits Millionenbeträge in zusätzlichen Uferschutz investiert.

mungskraft des Wassers gegen Ufer und Deiche erhöhen sich. Der Klimawandel könnte in den nächsten Jahren zusätzliche Erhöhungen bringen. Im Bereich Cuxhaven-Altenbruch befindet sich der Deich nahe des Prallhanges zum Elbfahrwasser, die Gefährdung ist hier besonders hoch, es wurden bereits Millionenbeträge in zusätzlichen Uferschutz investiert.

Havarierisiko:

Welche Gefahren durch Großschiffe in der Elbe drohen, wurde Anfang Februar 2016 mehr als deutlich: Die "Indian Ocean", eines der größten Containerschiffe der Welt (fast 19.000 TEU) lief nach einem Ruderausfall kurz vor Hamburg auf Grund und blieb tagelang stecken. Die Cuxhavener Grünen forderten in einer Pressemitteilung Konsequenzen ein, Beschränkungen für die Elbfahrt von Großschiffen, Hafenkooperationen und den Verzicht auf die Elbvertiefung.

mehr in der engen Fahrrinne zwischen Brunsbüttel und Hamburg begegnen und müssen nach einem abgestimmten Plan im Wechselverkehr fahren. Daran ändert auch die Elbvertiefung nichts! Viele Fachleute sind der Ansicht, dass die übergroßen Schiffe ab etwa 360 m Länge eigentlich nicht mehr auf der engen Elbe fahren dürften.

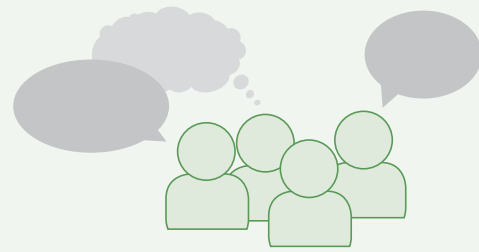
Zu den Hintergründen: Das Bemessungsschiff für die geplante Elbvertiefung ist in den veralteten Planunterlagen von der Wasser-Verdrängung her nur etw slänge überschreitet sogar zum Teil die Fahrrinnenbreite. Bei einer Havarie mit Querlegung besteht höchste Gefahr, diese großen Schiffe haben oft mehrere tausend Tonnen Treibstoffe an Bord, auch in den Containern sind oft Gefahrgüter. Wegen des Soges können sich diese großen Schiffe bereits heute nicht

Wenn diese Vorgabe käme, erübrigt sich jede weitere Elbvertiefung. Die übergroßen Schiffe können in vorhandenen Tiefwasserhäfen, auch in Wilhelmshaven, gelöscht und die Container dann mit kleineren Einheiten (Feederschiffe) nach Hamburg und weitere Häfen verteilt werden. Diese können dann bei fast jedem Wasserstand ohne Wartezeiten und auch über den Kanal zur Ostsee fahren. Bisher wurde dazu meistens in Hamburg umgeladen.

CSCL "Indian Ocean" nach der Havarie vor Lühe bei Hamburg, (Foto: Radmacher)



Stimmen zur Elbvertiefung



Bernd Jothe, Fraktionsvorsitzender der Grünen im Stadtrat Cuxhaven:

„Für uns Grüne in Niedersachsen, die Grünen in Bremen und die Grünen (damals GAL) in Hamburg gab es 1996 eine „Green Port Campaign“ mit den Schwesterparteien in Antwerpen und Rotterdam, um Hafenkooperationen voran zu treiben. Ziel der der damals formulierten Hafenpolitik sollte eine europäische Hafenpolitik sein. Das hat auch heute noch seine Bedeutung. Statt einer Elbvertiefung ist eine regionale/überregionale Kooperation der Häfen an der Unterweser und Unterelbe gefordert.“



Bernd Jothe im Gespräch mit Niedersachsens Umweltminister Stefan Wenzel (Grüne)

(Foto: privat)



Hanz Niemeyer, Wasserbauingenieur:

„Die Ablagerungsfläche an der Medemrinne kann man sicher so stabil gestalten, dass sie in sich stehen bleibt. Die aus der Nordsee in die Elbe strömende Tide ist damit aber nicht ausgeschaltet. Das Umfeld aus Sand und Schlick ist ja nicht vergleichbar stabil und zudem zu groß, als dass es sich insgesamt verfestigen ließe. Dort, wo natürliche Sohlen und Böschungen bestehen, wird es dann Erosionen geben, Nebenrinnen können verschlickt. Die auflaufende Tide wird sich immer ihren Weg so suchen, dass sie dafür ein Minimum an Energieaufwand leisten muss.“

Manfred Braasch, Landesgeschäftsführer des BUND Hamburg:

„Die Wirtschaft hat 2007 vorausgesagt, dass in Hamburg ab 2015 jährlich zwei Millionen Container weniger umgeschlagen werden, wenn nicht ganz schnell die Elbvertiefung kommt. Heute kann von einem wirtschaftlichen Niedergang nicht die Rede sein. Im Gegenteil: Hamburgs Hafen steht glänzend da. Es macht aber auch volkswirtschaftlich gar keinen Sinn, dass wir erst 600 Millionen Euro in den Jade-Weser-Port pumpen und jetzt noch mal die gleiche Summe in die Elbvertiefung – und das alles nur, um die gleiche Gruppe der ganz großen Containerschiffe abfertigen zu können.“



Otterndorfer Erklärung:

In dieser Erklärung wird von David McAllister, MdL (CDU), Claus Johannßen, ex-MdL (SPD), Andreas Lauer (FDP), Hans-Jürgen Klein, MdL (Die Grünen), Peter Altenburg (Freie Wähler) und Dr. Rolf Geffken (DIE LINKE) parteiübergreifend die geplante weitere Elbvertiefung abgelehnt. In der Erklärung heißt es: „Die Gründe hierfür liegen insbesondere in den befürchteten Auswirkungen auf die regionale Deichsicherheit, den Hochwasserschutz, die Wasserwirtschaft und die Ökologie. Bei objektiver Betrachtung kann der Fluss nicht beliebig weiter ausgebaggert werden. Die Natur setzt Grenzen.“

